

Beiwort zur Karte 10,2

Postrouten (Postcourse) in Baden-Württemberg 1490-1803

VON WALTER LEIBBRAND

1. Die Anfänge des europäischen Postwesens

Die Überbringung von Nachrichten, insbesondere von Briefen, durch Boten ist in Europa bereits seit dem Frankenreich der Merowinger bezeugt. Sie vollzog sich zunächst vor allem zwischen den Klöstern und nahm, entsprechend der Entwicklung dieser Einrichtungen (vgl. Karten VIII, 2, 3, 4 u. 6), im Laufe der Jahrhunderte stark zu. Auch die Universitäten hatten – häufig seit ihrer Gründung – eigene Botenanstalten.

Mit dem Aufkommen der Städte und Städtebünde (vgl. Karten IV, 4-5 und demnächst IX,1), der Bildung überregionaler Märkte und Handelsmessen sowie städtischer Oberhöfe als übergeordneter Rechtsinstanz, wuchs das Bedürfnis nach organisierter Nachrichtenübermittlung stark und führte zum städtischen Botenwesen, das sich mit der Ausdehnung des Handels (vgl. XI,3 Ravensburger Handelsgesellschaft) international ausweitete.

Ganz allgemein muß beachtet werden, daß sich im 15.Jh. mit der Entwicklung einer breiteren, gebildeten Bürgerschicht in den Städten, der Zunahme der Schriftlichkeit in der Behandlung vieler Lebensbereiche und der Verbreitung des Papiers als dem gegenüber dem Pergament ungleich billigeren Schriftträger der Bedarf an schriftlicher Nachrichtenübermittlung außerordentlich steigerte.

Auch im Bereich der staatlichen Verwaltung hatte sich – auf dem Wege vom reisenden Herrscher des Mittelalters zum modernen Flächenstaat mit zentraler Hauptstadt – bereits im 15.Jh. ein tiefgreifender Wandel vollzogen, der eine verbesserte Organisation der Nachrichtenübermittlung erforderlich machte.

Es ist daher folgerichtig, daß die Anstöße zur Ausbil-

dung des eigentlichen Postwesens Ende des 15.Jhs. von den Habsburgern ausging, die die damals größten und räumlich am weitesten ausgedehnten Territorien beherrschten.

Hatte das Botenwesen im Laufe der Entwicklung naturgemäß verschiedene Organisationsgrade erreicht, so ist das eigentlich neue am Postwesen, daß prinzipiell ein Linienverkehr eingerichtet wird mit festgelegtem Botenwechsel und Stationen zum Wechseln der Pferde (Pferderelais), und daß weiterhin zum erstenmal auch die Beförderung von Personen im Linienverkehr – nicht nur von Briefen – organisiert wird.

2. Die Einrichtung der Postcourse durch die Habsburger 1490-1615

Durch die Ausbreitung der habsburgischen Hausmacht in der zweiten Hälfte des 15.Jahrhunderts unter Kaiser Maximilian I. – Burgund und die Niederlande kamen zu Habsburg – wurde die Nachrichtenübermittlung zur politischen Notwendigkeit. Aus militärischen und wirtschaftlichen Gründen suchte Maximilian eine schnelle und sichere Nachrichtenverbindung von Innsbruck nach den von ihm regierten, weit entfernten Gebieten zu unterhalten. Den schwerfälligen, nach mittelalterlichen Gesichtspunkten organisierten königlichen Kanzleiboten und Kurieren am Hof in Wien fehlte die Fähigkeit, den Anforderungen, die sich durch den unvorhergesehenen Machtzuwachs ergaben, gerecht zu werden; ihnen diese Nachrichtenübermittlung zu übertragen, schied daher aus.

Auf Grund von Erfahrungen, die das Geschlecht der Taxis auf dem Gebiet der Nachrichtenübermittlung

schon im Anfang des 15. Jahrhunderts in Oberitalien gemacht hatte, berief die spanisch-habsburgische Dynastie 1489 Johann von Taxis zum Postmeister. Als »oberster Postmeister« in habsburgischen Diensten wird er in den Tiroler Raitbüchern von 1489 Janetto Taxis genannt. Ein Jahr später sind dort auch sein Bruder Franz und sein Neffe Johann Baptista von Taxis nachzuweisen. Eine Memminger Chronik vermerkt, daß 1490 auf Befehl von Maximilian I. die Posten von Innsbruck in die Niederlande, nach Spanien, nach Frankreich und Rom bestellt wurden. Damit war innerhalb kurzer Zeit ein Netz von Stationen geschaffen worden, das sich auf Mittel- und Westeuropa ausdehnte.

Die Schnelligkeit der Nachrichtenübermittlung, die mit dieser Organisation geschaffen wurde, übertraf alles bisher auf diesem Gebiet Dagewesene. Als Familienbetrieb, getragen von den nächsten Verwandten übernahmen die Taxis die Postmeisterstellen in Deutschland, Italien, Spanien und den Niederlanden. Die Bezahlung der Transportleistungen bestand in einem festen Gehalt, dazu wurden Gewinnanteile ausgeschüttet. Damit war der einzelne am Wachstum und dem Gedeihen der Postgroßfirma lebhaft interessiert. In dieser Organisation und in ihrer monarchistischen Leitung waren sie dem Gewicht und der Geschlossenheit den Handelsgesellschaften des 16. Jahrhunderts gleichzusetzen.

Die von Taxis eingeführte technische Neuerung bestand darin, daß nicht mehr der einzelne Bote mit einem einzigen Brief abgefertigt wurde und diesen dann zum Bestimmungsort brachte, sondern ein Felleisen (Briefsack) bis zum nächsten Postlager gebracht wurde, wo dann Reiter und Pferd gewechselt wurden. In Stundenpässen – von 1495 liegen die ältesten Stundenpässe vor – hatten die Postillione die Übergabezeiten des Felleisens festzuhalten. Die Kurse wurden zunächst auf zeitlich begrenzten Routen, ausgerichtet auf die politischen Geschäfte des Herrscherhauses und seiner Verwaltung, gelegt.

Mit der Festlegung solcher Kurse im Jahr 1490 wurde somit die Grundlage für eine epochemachende Nachrichtenvermittlung in Form von »Postkursen« geschaffen. Als einer der ersten Postkurse dieser Art wurde 1490 die Verbindung Innsbruck – Brüssel über Söflingen – Altenstadt (Geislingen) – Cannstatt – Enzweihingen – Knittlingen und Rheinhausen bei Speyer, der niederländische Postkurs, in Betrieb genommen. Mit Einrichtung dieser Nachrichtenübermittlungssache war der deutsche Südwesten an die zentralen Schaltstellen des damaligen Reiches angeschlossen.

Zur Festigung des Bündnisses mit Spanien verehelichte Maximilian I. seinen Sohn Philipp mit Donna Johanna, Tochter Ferdinands von Aragonien. Nachdem die Ehe des spanischen Thronerben Don Juan mit der Tochter Maximilians I., Margarete, kinderlos war, fiel 1497 das spanische Königreich, die habsburgischen

Stammlande samt den burgundischen Niederlanden den Söhnen Karl und Ferdinand, aus der Ehe Philipps mit Donna Johanna, zu. Franz von Taxis verlagerte aus diesem Grunde seinen ständigen Aufenthalt von Innsbruck nach den Niederlanden, um von dort aus, der Schaltstelle zwischen den österreichischen und spanisch-habsburgischen Gebieten, dem spanischen König Philipp »dem Schönen« die erforderlichen Nachrichtenverbindungen einzurichten. Am 1. März 1501 ernannt in Gent König Philipp I. von Spanien »*Francisque (I.) de Tassis*« zu seinem Hauptpostmeister (*capitaine et maître de nos postes*) mit einer täglichen Besoldung von 20 sol (pro sol 2 Groschen flandrische Währung).

Mit Vertrag vom 18. Januar 1505 – in Brüssel abgeschlossen – erweiterte Philipp die Abmachung dahingehend, daß Franz von Taxis in unternehmerischer Eigeninitiative gegen eine jährliche Pauschale mit der Anlage von Reitpostkursen zwischen Spanien und Kaiser Maximilian I. zum Nutzen des Staates und der Dynastie beauftragt wurde. In diesem Vertrag wurden u.a. auch Beförderungszeiten festgelegt, so z.B.:

von Brüssel nach Innsbruck
im Sommer 5 1/2 Tage
im Winter 6 1/2 Tage
von Brüssel nach Paris
im Sommer 44 Stunden
im Winter 54 Stunden

Die Posten dienten zwar vorrangig Staatsinteressen, da jedoch die Mitnahme von Privatbriefen nicht ausdrücklich untersagt war, wurde die Beförderung von Privatpost stillschweigend geduldet; Beispiel dafür ist der Poststundenpaß Mecheln–Innsbruck von 1506.

Franz von Taxis, dem das Monopol der Postbeförderung vertraglich zugesichert war, sorgte nun zielstrebig für die königliche Privilegierung seines Personals. Hier ging es vor allen Dingen um die Befreiung von fremder landesherrlicher Jurisdiktion, der Befreiung von Personallasten und Steuerabgaben, dem alleinigen Gebrauch des Posthorns und der Unterstellung des Personals unter den königlichen Schutz. Diese in den Anfangsjahren zugesicherten Privilegien blieben bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts erhalten.

Mit dem Posthorn kündigte der Postillion sein bevorstehendes Eintreffen auf der Poststation an, damit der notwendige Wechsel von Postillion und Pferd sowie das Felleisen unverzüglich übergeben werden konnte.

Nach dem Tode von König Philipp 1506 kam die spanisch-niederländische Posteinrichtung unter die Kontrolle von Kaiser Maximilian I., der die Stellung von Franz von Taxis als Hauptpostmeister bestätigte.

Der Vertrag vom 12. November 1516 mit König Karl I. von Spanien – dem späteren Kaiser Karl V. – bestimmt, daß neben Franz von Taxis auch dessen Neffen Johann Baptista von Taxis das Hauptpostmeisteramt übertragen wird.

In diesem Vertrag werden weiterhin die Beförderungszeiten für die Post neu festgesetzt. Zum Beispiel:

von Brüssel nach Paris
im Sommer 36 Stunden
im Winter 40 Stunden

Gegenüber den mit Vertrag vom 18. Januar 1505 festgesetzten Zeiten konnte nunmehr eine Transportzeitverkürzung um nahezu 20 % erreicht werden!

Im Postvertrag von 1516 wird weiterhin vereinbart, daß 2 Pferde für jede Post unterhalten werden müssen, mit Ausnahme der abseits gelegenen kaiserlichen und französischen Höfe.

In einem weiteren Artikel dieses Vertrags wird bestimmt, daß der König, sein Statthalter und Rat einen Kavalier, Sekretär oder Bediensteten zum halben Preis auf den Posten reisen oder begleiten lassen kann.

Mit der Einrichtung von »Poststraßen« auch zur Beförderung von Personen zu Pferde auf den Postkursen erfährt die Struktur des Staffettensystems eine bemerkenswerte Bereicherung, die vom »Postführer« – dem Postillion – zum Posthalter führt. Zwischen dem Postmeister und dem Postillion tritt nun der Posthalter als selbständiger Unternehmer – Halter der Pferde – in die Entwicklung der Post ein.

Das Tagebuch des Augsburger Kaufmanns Lucas Rem vermerkt, daß er am 7. September 1515 »auf der Post« von Brüssel in 6 Tagen nach Augsburg ritt und an den einzelnen Tagen je 5, 3, 4, 3, 4 und 4 Posten zurücklegte. 23 Posten (Stationen) bei einer Strecke von 620 km. Zurück brauchte er 7 Tage.

Nachdem Franz von Taxis 1517 verstorben war, wird am 28. August 1518 Johann Baptista von Taxis das Hauptpostmeisteramt übertragen.

Nach der Krönung von Karl V. zum deutschen Kaiser 1530 erteilt dieser einen Bestallungsbrief für Johann Baptista von Taxis als Generalpostmeister für seinen gesamten Herrschaftsbereich. Das Taxis'sche Postwesen umfaßt nunmehr Spanien, die Niederlande und das gesamte Reichsgebiet.

Neben Johann Baptista von Taxis waren seine Brüder, Mapheo, Simon und David für die Post in den verschiedensten Teilen des Habsburgischen Reiches tätig. Von seinen Brüdern und den übrigen Taxis'schen Familienlinien wurde Johann Baptista in seinem Generalpostmeisteramt als Oberhaupt anerkannt. Dieser feste Familienzusammenhalt beeinflusste den schnellen Ausbau des Postbetriebs entscheidend. Damit hatten sich die Taxis innerhalb des kaiserlich habsburgischen Postwesens eine Stellung geschaffen, die nicht angetastet werden konnte. Da die Taxis'schen Postmeister in den wichtigsten Postämtern die ankommenden Felleisen selbst öffneten, konnten sie auch Privatkorrespondenz befördern.

Infolge des sich um 1568 abzeichnenden Staatsbankrotts und des Aufstands in den spanisch-niederländi-

schen Provinzen wurden Taxis'sche Posteinrichtungen in den aufständischen Provinzen weggenommen. Wichtige und ertragreiche Handelskorrespondenzen entfielen. Dazu kam, daß die zugesicherten königlichen Subventionszahlungen für die Post ab 1565 eingestellt wurden. Die Folge waren Zahlungsrückstände, die den Betrieb der Post Brüssel – Innsbruck so beeinflussten, daß es 1579 zur Einstellung des niederländischen Postkurses wegen langjähriger ausstehender Besoldung der Postmeister in Württemberg und der Kurpfalz kam. Am 12. November 1579 setzt Seraphin II. von Taxis eine Kommission zur Reformation des Postwesens ein. Aufgabe dieser Kommission war, für die Bezahlung der ausstehenden Posthalterbesoldungen zu sorgen und den Postkurs Brüssel–Augsburg–Innsbruck nach Italien wieder in Gang zu setzen.

Im gleichen Sinne bemüht sich zwischen 1583 und 1589 Henot, Postmeister in Köln. In den von Henot ausgehandelten Verträgen war u.a. enthalten, daß die noch ausstehende Besoldung der Posten aus Reichsmitteln reguliert werden sollte. Wegen der zerrütteten Reichsfinanzen verweigerte jedoch Kaiser Rudolf II. die Ratifizierung der von Henot ausgehandelten Verträge. Am 26. Juni 1595 bestätigt Kaiser Rudolf II. Leonhard von Taxis in seinem Amt als Hauptpostmeister und ernennt ihn gleichzeitig zum Generaloberpostmeister im Reich.

Die Entwicklung der Taxis'schen Posten wird durch das Nebenpostwesen sowie die vorhandenen städtischen Boteneinrichtungen nachteilig beeinflusst. In einer Postordnung für Postmeister und Post vom 16. Oktober 1596 wird das Nebenpostwesen, besonders zwischen Brüssel und Augsburg, von Leonhard von Taxis untersagt.

Der Taxis'sche Postkurs von Brüssel über Rheinhausen, Augsburg nach Innsbruck und weiter nach Italien sowie die Posteinrichtungen in den spanischen Niederlanden und den kaiserlichen Erblanden, sind 1600 noch die einzigen ständigen Postverbindungen im Gebiet des Reiches. Auf Grund politischer und wirtschaftlicher Schwierigkeiten ist in diesen Jahren keine Erweiterung der Postrouuten möglich.

Am 16. Januar 1608 wird Leonhard von Taxis in den erblichen Freiherrenstand erhoben und erhält am 12. Oktober 1611 das »obriste Generalpostmeisteramt«.

Mit dem von Kaiser Matthias am 27. Juli 1615 verliehenen Mannlehen des Generalpostmeisteramtes an Lamoral Freiherr von Taxis kommt der entscheidende Durchbruch zu den notwendigen organisatorischen Maßnahmen, die nun zur Einrichtung von weiteren Postkursen führten. Durch die Belehnung des Hauses Taxis mit dem Reichspostgeneralat vollzieht sich der entscheidende Wandel zur Taxis'schen Reichspost. Die kaiserliche Hofpost, die vorder- und niederösterreichische Post bleiben jedoch vom Amt des Generalpostmeisters ausgeschlossen.

3. Aufbau der Reichspost ab 1616-1730

Die Wirren des 30jährigen Krieges beeinträchtigen zunächst den begonnenen Aufbau und die Einrichtung von Postämtern sowie die Anlage neuer Postkurse. Zudem kommen nach 1648 im deutschen Südwesten Bestrebungen auf, eigene Posten unter landesherrlicher Leitung einzurichten. Demgegenüber haben sich schon sehr früh die Vorteile der Taxis'schen Posteinrichtung bemerkbar gemacht, da hier die Nachrichtenübermittlung auch mit weiter entfernten Gebieten schnell und sicher gegeben war. Weiterhin konnte sich die Reichspost auf die Hilfe zahlreicher kleiner Reichsstände stützen, die im Kampf gegen den größeren Nachbarn kaiserlicher Unterstützung bedurften und sich wegen ihres eng begrenzten Territoriums aus finanziellen Gründen keine eigene grenzüberschreitende Post leisten konnten.

Wie stark diese Bestrebungen waren, läßt sich daran erkennen, daß Herzog Johann Friedrich von Württemberg am 26. Juni 1622 eine 2. Postordnung unter folgendem Titel erlassen hat:

Post- und Metzgerordnung. Was die Postmeister und Metzger im Hertzogthumb Württemberg der Posten halber zu thun schuldig / und wie es sonsten in allem anderen mit dem Postwesen gehalten werden solle.

Wie schon im 16. Jahrhundert besorgten im Herzogtum Württemberg die Metzger die Beförderung der Kuriere, Briefe und Befehle, die vom herzoglichen Hoflager, von der Hofkanzlei sowie von Privatleuten als Privatbotschaften aufgegeben wurden. Vielfache Beschwerden der Metzger – insbesondere wegen Vorenthaltung des Botenlohnes – veranlaßten Herzog Johann Friedrich bereits 1611 zur Veröffentlichung einer ersten württembergischen Postordnung für Metzger. Trotz der im Sommer 1622 erfolgten Neuregelung des Postwesens gingen bald wieder Beschwerden der Metzger ein, die sie insbesondere wegen des geringen Botenlohnes anbrachten sowie auch auf ihre Tätigkeit als Postreiter, die sich nachteilig für ihren Beruf als Metzger auswirken würde.

Nach dieser Postordnung von 1622 war die Aufgabe der Metzger

1. die landesherrliche und sonstige amtliche Post beritten und erforderlichenfalls mit Pferdewechsel von Station zu Station an den Bestimmungsort zu bringen,
 2. von der Hofhaltung oder herzoglichen Kanzlei kommenden landesherrlichen Boten und Kurieren Pferde zur Verfügung zu stellen und sie als Vorreiter zu begleiten und
 3. soweit dies möglich, auch unverdächtigen Privatpersonen Pferde und Vorreiter zu stellen.
- Daneben konnte sich auch die Bevölkerung für ihre private Nachrichtenvermittlung der Metzgerposten bedienen.

Die Reichspost sah zunächst die Metzgerposten sehr gerne. Sie brauchte sie zur Ergänzung ihres eigenen

Postbetriebes, einmal zu regelmäßigen Postritten, dann zur außerkuriermäßigen Beförderung eiliger Briefe und Kuriere oder auch zur Bereitstellung von Pferden für die eigenen Reichsposten.

Sehr bald waren jedoch die Metzgerposten sowie noch mehr die von Stuttgart an bestimmten Tagen nach verschiedenen Städten Württembergs abgehenden Boten nachteilig für die Reichspost und es begann wiederum die Auseinandersetzung um das Postregal mit dem Kaiser und dem Hause Taxis. Das Herzogtum Württemberg als auch die angrenzende Kurpfalz waren durch den niederländischen Postkurs nach Ansicht der Postverwaltung des Hauses Taxis – ab 24. Dezember 1650 Thurn und Taxis – hinreichend an die großräumige Postverbindung angeschlossen.

Am Beispiel des Postkurses Heidelberg – Straßburg lassen sich die Verkehrsverhältnisse der Posten in jener Zeit darstellen: Für die 130 km lange Postroute Heidelberg – Hockenheim – Rheinhausen – Linkenheim – Rastatt – Lichtenau – Straßburg benötigt die Extrabriefpost 1637 28 1/2 Stunden, was einem Stundendurchschnitt von 4,5 km entspricht.

Im Zusammenhang mit angestrebten Verbesserungen der Postverbindung mit der Schweiz werden am 13. August 1691 im Herzogtum Württemberg neue Poststationen eingerichtet. Es kommt jedoch immer wieder zu Schwierigkeiten wegen unbefriedigender Postverbindungen, der Nichtgewährung von Portofreiheit zwischen dem Herzog von Württemberg und dem Hause Thurn und Taxis.

Nachdem die 1709 eingerichtete württembergische Landespost Ende 1714 aufgegeben wurde, wurden die Landkutschen wieder eingeführt.

Entscheidend verbessert wurden die Verhältnisse zwischen dem württembergischen Herzoghaus und dem Hause Thurn und Taxis durch die Vermählung von Herzog Carl Alexander von Württemberg mit Maria Augusta Sophia, Tochter von Anselm Franz von Thurn und Taxis im Mai 1727. Im Interessenausgleich zwischen Reichspost und Landeshoheit traten nun entscheidende Verbesserungen ein.

Für das Herzogtum Württemberg blieb jedoch der Mißstand, daß seine Beförderungseinrichtungen um die Jahrhundertwende – 17./18. Jahrhundert – von zwei Gewalten, der Reichsgewalt und der landesherrlichen Gewalt, abhingen. Sie behinderten sich durch gegenseitiges Mißtrauen in der Verkehrserschließung, während das allgemeine Interesse eine einheitliche Leitung des Verkehrswesens nach überregionalen Gesichtspunkten notwendig gemacht hätte. Die Folge dieser Zwistigkeiten zeigten sich schon bei Beginn des 18. Jahrhunderts.

4. Ausbau der Reichspost ab 1731-1803

Der Postbetrieb macht mit Beginn des 18. Jahrhunderts einige bemerkenswerte Fortschritte:

1680 läuft das Felleisen in der Woche einmal, höchstens zweimal in jeder Richtung.

1728 werden erstmals »Journalien« zwischen Frankfurt und Mannheim eingeführt.

1740 läuft das Felleisen fast durchgängig auf jeder Strecke drei- bis viermal in der Woche und

1744 werden auf den wichtigsten Verkehrsstrecken die sogenannten »Journalieren« – tägliche Verbindungen – eingeführt.

Die regelmäßigen Postverbindungen waren reitende Posten, der Personenbeförderung im Wagen dienten kostenaufwendige Extraposten.

1705 wurde zwischen Augsburg – Leutkirch – Lindau die »Fahrenden Posten« eingerichtet. Damit wurde erstmalig von Seiten der Reichspost den anstehenden Wünschen und Forderungen nach zeitgemäßen Beförderungsmitteln Rechnung getragen.

Das Felleisen zwischen Frankfurt – Wiesloch – Heilbronn – Cannstatt – Ulm – Augsburg wird 1745 als Journalière eingerichtet. Nach einem Betriebsverzeichnis von 1745 hatte der

Postillion von Sinsheim mit dem Augsburger Felleisen nach Wiesloch zu reiten und mit dem Frankfurter Felleisen zurückzureiten. Der

Postillion von Fürfeld hatte mit dem Augsburger Felleisen nach Sinsheim zu reiten und mit dem Frankfurter Felleisen zurückzureiten. Der

Postillion von Heilbronn hatte mit dem Augsburger Felleisen nach Sinsheim zu reiten und mit dem Frankfurter Felleisen zurückzureiten.

Ein anderer Heilbronner Postillion ritt mit dem Frankfurter Felleisen nach Bietigheim und kehrte mit dem Augsburger Felleisen zurück. So ging es weiter über Cannstatt – Plochingen – Göppingen – Geislingen – Westerstetten – Ulm – Elchingen – Günzburg nach Augsburg.

Mit dem 10. September 1742 machte die kaiserliche Reichspostwagenexpedition bekannt, daß von nun an alle

Montagvormittag um 9 Uhr ein geschwinder Postwagen von Frankfurt über Mannheim – Bruchsal – Durlach – Karlsruhe – Kehl – Offenburg – Kenzingen – Emmendingen – Freiburg nach Basel abgeht, der dort Freitagabend eintreffen wird.

Der Postwagen von Basel kommt am Mittwochvormittag in Frankfurt an.

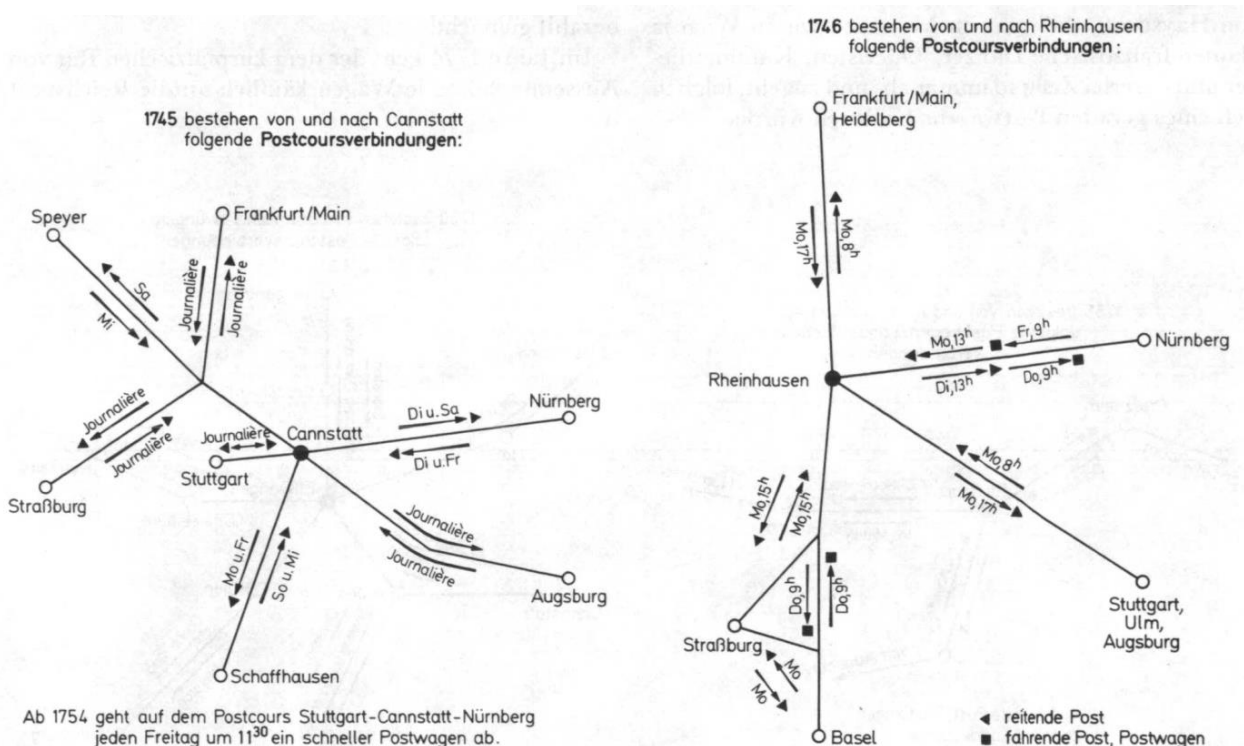
Mit dem Wagen können Personen und Waren, auch von und nach Straßburg befördert werden.

Mit diesem Postwagencours war im badischen Gebiet der Anfang der Personen- und Warenbeförderung gemacht worden.

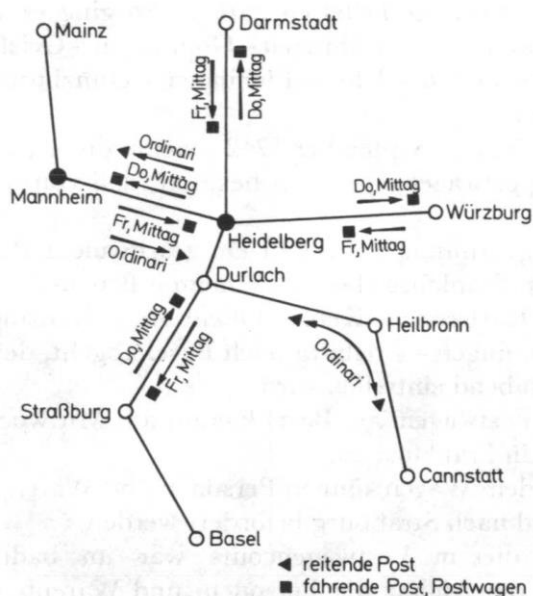
Die Postcoursdarstellungen von und nach Cannstatt, Rheinhausen, Heidelberg/Mannheim, Stuttgart, Meßkirch und Ellwangen zeigen einige Beispiele aus dem Postbetrieb dieser Zeit.

Als besonderes Ereignis des Postkursbetriebs kann die am 5. Januar 1760 eingeführte Postwagenverbindung Wien – Paris angesehen werden.

Wer von München nach Straßburg mit dem Postwagen reisen wollte, durfte bis 1760 den Umweg über Nürnberg – Heilbronn – Offenburg nicht scheuen und mußte froh sein, wenn er am 12. Tag in Straßburg



1752 bestehen von und nach Heidelberg/Mannheim folgende Postcoursverbindungen:



1760 bestehen von und nach Meßkirch folgende Postcoursverbindungen:



ankam. Der Wagen fuhr am Mittwochabend in München ab, kam Freitag nachts in Nürnberg an, wo er bis zum Mittag liegen bleiben mußte. Samstag nachts in Offenburg ankommend, war er Sonntag früh, am 12. Tag, in Straßburg. Um diesen Umweg zu vermeiden, wurden direkt verkehrende Haudererfuhrwerke verwendet. Trotz dieser Schwierigkeiten machte sich ein starker Handels- und Reiseverkehr zwischen Paris – Straßburg – München und Wien bemerkbar.

Im Jahre 1756 berichtet der Ober-Postamtsdirektor von Haysdorff, daß man in München wie in Wien ja »lauter französische Dänzer, Operisten, Kammerdiener und dererlei Zeug so immer ab- und zugeht, folglich sich eines geraden Postwagens bedienen würde«.

Die Einrichtung dieses Kurses entsprang dem Wunsch, für die aus Frankreich stammenden Waren – die damals großen Absatz in den österreichischen Erblanden und Polen fanden – schnellere Transportmöglichkeiten nach Wien zu haben. Entgegen aller Einwendungen und Bedenken, einen Postwagenkurs über den hohen Schwarzwald durch das Kinzigtal in die Rheinebene einzuführen, fuhr am 5. Januar 1760 abends der erste Postwagen von Straßburg nach München und am 9. desselben Monats der erste in der umgekehrten Richtung über den schneebedeckten Schwarzwald.

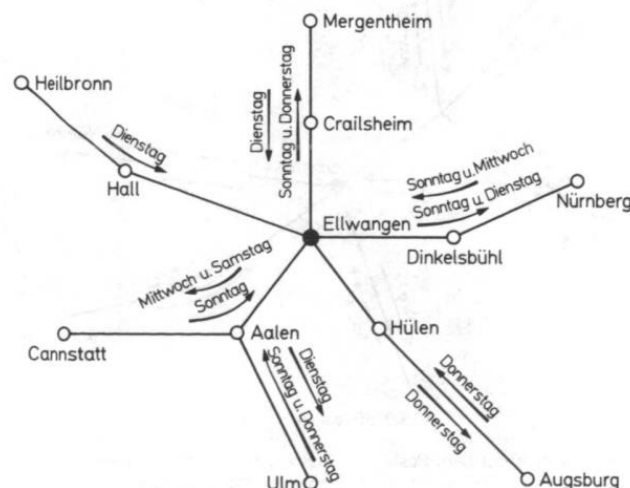
Trotz der Klage über kostspielige Vorspannleistungen – der Straßburger Postwagen mußte durch seine schwere Bauart mit 6 Pferden bespannt werden – und trotz eines Berichtes aus der damaligen Zeit »es kommen wenig Passagiere und der Kondukteur sagt, wer einmal mitgefahren, komme nie wieder«, ist der Kurs nicht aufgehoben worden, sondern hat sich sehr bald bezahlt gemacht.

Im Jahre 1774 geht der dem kurpfälzischen Rat von Aussem gehörende Wagen käuflich an die Reichspost über.

1755 bestehen von und nach Stuttgart folgende Postwagen/Landkutschenverbindungen:



1780 bestehen von und nach Ellwangen folgende Postcoursverbindungen:



Einteilung nach Fahr- und Reitposten in Baden-Württemberg um 1764



Zeichenerklärung

- Fahr- und Reitposten
 - Reitposten
 - Säckingen Stationen, die nicht in der Postkarte verzeichnet sind
- Bemerkung: Einteilung nach der Postroutenkarte von J. J. Bors

Maßstab 1 : 1 200 000

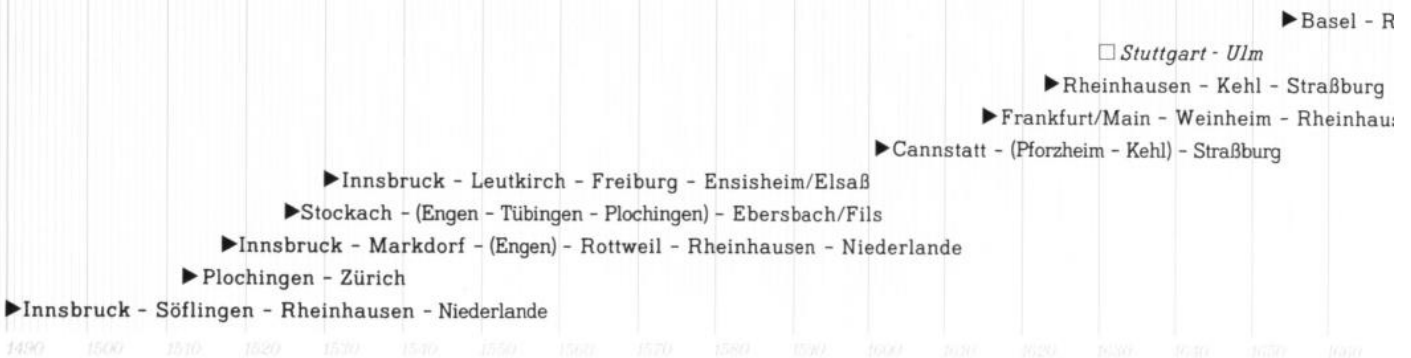
Geschichtlicher Längsschnitt der Post- und Landkutschenkurse im heutigen Baden-Württemberg von 1490 bis 1803

Zeichenerklärung:

- Reitende Post Ulm - Durlach
- Fahrende Post Mannheim - Metz
- Landkutsche Stuttgart - Ulm

Anmerkung:

Zur besseren Fixierung des einzelnen Streckenverlaufs der Post- und Landkutschenkurse sind teilweise Ortsnamen zusätzlich in Klammer beigefügt.





Administrative Bezirke der Reichspost in Baden-Württemberg um 1787



Zeichenerklärung

—	Bezirk Nürnberg	—	Bezirk Wien
—	Bezirk Regensburg	—	Bezirk Mainz
—	Bezirk Augsburg	—	Schweizerische Posten
—	Bezirk Mannheim	—	Französische Posten

Maßstab 1 : 1 200 000

Am 13. November 1775 verpachtet Herzog Carl Eugen von Württemberg die württembergischen Landkutschen auf weitere 30 Jahre an die Reichspost.

Am 1. März 1777 werden die Posten in Vorderösterreich, den »österreichischen Vorlanden«, zunächst auf 20 Jahre an Thurn und Taxis verpachtet; der Vertrag wird jedoch nach Ablauf der Frist stillschweigend verlängert.

Bei Ausbruch der Französischen Revolution steht die Reichspost in ihrer höchsten Blüte.

Am Ende des Mittelalters eingeführt, hat sie sich durch ihre einheitliche und straffe Organisation in Deutschland mit seinen Kleinst-, Klein- und Mittelstaaten große Verdienste in wirtschaftlicher Hinsicht sowie im Verkehrswesen erworben. Von den Ufern der Schelde bis zu den Niederungen der Elbe, von der Nord- und Ostsee bis zu den Alpen, vom Rhein bis zum Thüringer Wald und Böhmerwald erstreckt sich das Netz von Postkursen. In den wirtschaftlich betriebssamen Gebieten des Reiches und der österreichischen Niederlande entwickelt sich durch die zentrale Lage in Mitteleuropa ein starker Durchgangsverkehr von Ost nach West sowie von Nord nach Süd. Dieser Verkehr kommt dem Postbetrieb des Hauses Thurn und Taxis sehr gelegen und bringt der Reichspost auch finanzielle Erfolge. Im Jahr 1787 werden von der Reichspost im heutigen Baden-Württemberg ca. 5600 km Postrouuten betrieben.

Durch die Niederlage der schwäbischen Kreistruppen am 24. Juli 1796 gegen General Moreau bei Kehl, kommt es zur teilweisen Besetzung von Baden-Württemberg durch französische Truppen. Der General- und Oberpostdirektor der »Frankenrepublik Deutschland«, Christoph Friedrich Cotta, übernimmt vorübergehend die Reichspost in den besetzten Gebieten und die k. und k. Post in Freiburg.

Nach Wiederherstellung der ursprünglichen politischen Verhältnisse übernimmt die Reichspost wieder ihre Aufgabe. Mit der zunehmenden Auflösung des Reiches begann jedoch auch hier der allmähliche Verfall der Reichspost.

5. Die Landkutschenkurse von 1630-1775

Die Landkutschen waren offene Leiterwagen, die Holzachsen hatten und neben 4 bis 5 Reisenden auch Handelswaren allgemeiner Art befördern konnten. Den Wagen mangelte es an jeglicher Bequemlichkeit, Wind und Wetter belästigten fast ungehindert die Reisenden; so waren z.B. die Holzsitze, auf denen die Reisenden während der Fahrt saßen, ohne Rückenlehne. Vor allen Dingen aber war die Beförderung sehr langsam. Der Betrieb der Landkutschenkurse wurde jeweils an den Meistbietenden verpachtet. Die Landkutschenkurse mußten jedoch nach einem feststehenden Fahrplan durchgeführt werden. So verkehrte die Landkutsche

Stuttgart – Straßburg einmal in der Woche; Abfahrt von Stuttgart nach Straßburg mittwochs, Ankunft der Landkutsche in Stuttgart von Straßburg dienstags.

Die Landkutsche Schaffhausen – Frankfurt am Main, 1697 eingerichtet, verkehrte jeden 10. Tag; sie wurde von einem in Frankfurt ansässigen Schaffhauser Bürger betrieben.

Die vom herzoglich württembergischen Kammerjunker Ebert betriebene Landkutsche Stuttgart – Nürnberg – 1708 eingerichtet – verkehrte wöchentlich einmal. Wegen des parallel dazu eingerichteten Reichspostkurses durften keine Briefe befördert werden. Die Wagen der württembergischen Landkutsche trafen den Wagen der Stadt Nürnberg auf halber Strecke, um dort die zu transportierenden Handelswaren auszutauschen.

In einer Schwächeperiode der Reichspost entschließt sich im Frühjahr 1709 Herzog Eberhard Ludwig von Württemberg eine eigene Landespostanstalt einzurichten. Der Herzog führt in einem Schreiben an Kaiser Matthias 1709 folgendes aus:

»Nachdem im Herzogtum jede Stadt und jedes Amt einen oder mehrere reitende oder gehende Boten zum Schaden der herzoglichen Kammer gehalten, die Amtsleute und Diener große Spesen hätten, die Reisenden nicht bequem fortkämen, schwere Pakete und Waren auf den Reichsposten nicht angenommen würden und durch althergebrachte Metzgerposten geführt werden müßten, endlich der Durchgang, der Handel und die Korrespondenz seinem Lande entzogen werde, habe sich der Herzog notgedrungen entschließen müssen, eine Änderung vorzunehmen.«

Mit Vertrag vom 13. März 1709 berief der Herzog die drei Brüder Beat Rudolf, Samuel und Heinrich Friedrich Fischer aus Reichenbach im Kanton Bern auf Grund ihrer Erfahrungen in Postsachen – sie waren Verwalter der beiden reichs- und österreichischen Postämter zu Basel und Schaffhausen – zu Oberlandpostmeistern. Der Herzog hoffte damit eine bessere Verkehrserschließung im Herzogtum und eine bessere Verkehrsanbindung nach außen zu erhalten. Daneben werden aber auch finanzielle Vorteile für die herzogliche Rentkammer durch den Postbetrieb erwartet.

Am 10. März 1709 wird eine württembergische Landespostordnung erlassen. Im Vertrag werden u.a. auch folgende 6 Kurse durch Württemberg festgelegt:

1. von Schaffhausen über Tuttlingen – Balingen – Hechingen – Tübingen – Stuttgart – Bietigheim – Brackenheim – Stetten am Heuchelberg auf die pfälzische Post nach Sinsheim und Heidelberg.
2. von Ulm über Blaubeuren – Urach – Tübingen – Freudenstadt – Kniebis – Offenburg nach Straßburg
3. von Ulm über Geislingen – Göppingen – Stuttgart nach Pforzheim und Durlach
4. von Stuttgart über Göppingen – Heidenheim und Giengen an der Brenz zum Anschluß an die Post nach Regensburg

5. von Stuttgart über Beutelsbach oder Heppach – Schorndorf – Gmünd – Ellwangen – Schwabach – nach Nürnberg und
6. von Stuttgart über Schwäbisch Hall nach Nürnberg.

Schon bei der Einrichtung des ersten Kurses hatte der Herzog mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Fürst von Thurn und Taxis versagte mit Unterstützung des Kaisers und des Reichshofrats sowie einiger Reichsstände der württembergischen Landespost die Durchfahrt durch die Territorien der Reichsstände. So mußte z.B. der schnelle Postwagen von Stuttgart über Kirchheim – Blaubeuren nach Ulm auf Grund eines kaiserlichen Erlasses – der auf seinem Gebiet Vorspann, Ablösung, Station sowie das Zusteigen von Passagieren verboten hat – sofort wieder eingestellt werden.

Von dem bei Einführung der Landespost in Aussicht genommenen Kursen waren nur Stuttgart – Heidelberg, Brackenheim – Heilbronn und Stuttgart – Schaffhausen in Betrieb genommen worden. Die anderen Kurse mußten bald nach ihrer versuchsweisen Einführung stillgelegt werden bzw. wurden überhaupt nicht in Betrieb genommen.

Am 22. Mai 1714 berichtete das Landespostamt dem Herzog, daß das Postwesen »niemals ein gar großes Einkommen abwerfen könne«. Nach Auflösung der Landespost 1714 wurde das Postfuhrwesen durch Verpachtung der einzelnen Landkutschen wieder aufgenommen.

Die Einrichtung der Landkutschenkurse beschleunigte zweifellos die Einrichtung von Postwagenkursen; den Landkutschen kommt daher für die Verkehrserschließung im südwestdeutschen Raum eine besondere Bedeutung zu. Ohne die nachhaltige Intervention des württembergischen Herzogshauses hätte die Verwaltung der Reichspost den Postwagenbetrieb nicht so schnell aufgenommen. Erst wiederholte Maßnahmen zur Einführung von Landkutschen hat die Leitung der Reichspost veranlaßt, über die mangelnden Transportmöglichkeiten nachzudenken und entsprechende Abhilfe durch Einrichtung von Postwagenkursen zu schaffen.

Der Einführung der Postwagen standen die schlechte Beschaffenheit der Landstraßen in dieser Zeit entgegen. Erst im Jahre 1700 war man in der schwäbischen Kreisverwaltung bedacht, breitere Straßen anzulegen, damit sich auch entgegenkommende Fahrzeuge ohne Schwierigkeiten begegnen konnten. Ein weiteres Hindernis waren die vielen Steigen sowie die ausgefahrenen, grundlosen Holz- und Feldwege. Schwierigkeit machte weiterhin die Umrüstung der Pferdewagen für die fahrende Post. Die bis dahin gebräuchlichen Wagen als Gabel- oder Lannenwagen mit hintereinanderlaufender Bespannung ausgerüstet, waren auf Deichselwagen mit nebeneinanderlaufender Pferdebespannung umzustellen. Durch das seitherige Fahren mit der Gabel / Lanne wurden die Wege in der Mitte so ausge-

treten, daß das Wasser nicht ablaufen konnte. Dadurch waren die Wege voller Morast und stellenweise nicht zu befahren. Systematisch wurden nun die Landstraßen von Straßburg nach Frankfurt, von Frankfurt nach Stuttgart, von Schaffhausen nach Stuttgart sowie die Straße von Stuttgart nach Ulm bzw. Nürnberg ausgebaut.

Als eine der ersten Strecken wurde die Straße Stuttgart – Ludwigsburg nach Überwindung mehrfacher, besonders finanzieller Schwierigkeiten, 1739 fertiggestellt.

Nach Verbesserung der Straßenverhältnisse hatten sich die Landkutschen und Postwagen nach dem Patent des Schwäbischen Kreis-Konvents am 2. April 1710 zu richten, in welchem es verboten war, auf den verbesserten Straßen mit der Gabel, Enz oder Lanne zu fahren. Alle nicht mit einer Deichsel versehenen Fuhrwerke sollten angehalten, wieder abgeladen, das Fuhrwerk zerschlagen und unbrauchbar gemacht werden; die Übertretung aber mit Pfändung der Pferde bestraft werden.

Am 11. März 1761 wurde zwischen Württemberg und der Reichspost ein neuer Vertrag abgeschlossen, bei dem der Postverwaltung auf 12 Jahre die Ermächtigung zur Einrichtung eines zweiten schnellen Postwagens von Nürnberg über Stuttgart nach Straßburg und eines Postwagens von Ulm über Stuttgart nach Straßburg erteilt wurde. Nach Ablauf des Vertrages wurde am 13./18. November 1775 vereinbart, daß zukünftig die Landkutschen von Stuttgart nach Schaffhausen, Straßburg, Heidelberg und Ulm der Reichspost auf 30 Jahre in Pacht gegeben werden.

Nachdem von der Reichspost die Wünsche zur besseren Verkehrserschließung erfüllt wurden, konnte der Betrieb der Landkutschen zugunsten der Reichspost aufgegeben werden.

6. Erläuterung posttechnischer Begriffe

Diligence

Eilpostwagen

Estafette

Postritt zur Beförderung eines Briefes / Poststückes außerhalb der Regelzeiten

Extraordinaripost

Post, die nur in außergewöhnlichen Fällen abgeführt wird

Extra-Post

Beförderung von Reisenden oder Gütern im eigenen oder gemieteten Wagen (nicht im Postwagen) mit Postpferden, durch Postbedienstete von Poststation zu Poststation nach einem beliebigen Ziel gegen besondere Taxe

Felleisen

Abschließbarer lederner Sack für den Brieftransport, vorzugsweise bei Postritten

Gabel-Deichsel, Lanne, Enz oder Ens

Gabel-Deichsel, zwischen deren 2 Armen das (einzige) Pferd eingespannt ist

Hauderer

Pferdebespannter Wagen, der mit Fuhrmann von einem Ausgangsort zu einem gewünschten Bestimmungsort gegen Entgelt fährt; Lohnfuhrmann

Immediatpostamt

Kaum Unterscheidung von einem Oberpostamt; ausschlaggebend war lediglich die Größe der Stadt, in der das Immediatpostamt untergebracht war. Am Ende des 18. Jahrhunderts bestanden folgende Immediatpostämter – auch dirigierendes Postamt bezeichnet –: Braunschweig, Bremen, Duderstadt, Erfurt, Hildesheim, Koblenz, Lübeck, Mainz, Mannheim, Münster, Paderborn und Würzburg

Journalien/Journalière

Tägliche Postverbindung, reitende oder fahrende Post

Karriol-Post

Postverbindung kleinerer Städte und Flecken zur nächsten Poststation mit Karriol-Postwagen oder Kalesche (Beförderung von Briefen, kleinen Poststücken und kleineren Geldsummen)

Karriolpostwagen

Vierrädrige Fuhrwerke, nicht über 7 Zentner wiegend, mit einem oder zwei Pferden bespannt. Neben dem Postillion und einem verschließbaren Packraum konnten noch 2 Personen mitgenommen werden

Kurierpost

Extrapost mit größerer Beschleunigung. Meistens zur Beförderung von Reisenden der regierenden Herrscherhäuser und Angehörigen der Herrscherhäuser

Lanne, Enz oder Ens, Gabel-Deichsel

Gabel-Deichsel, zwischen deren 2 Armen das (einzige) Pferd eingespannt ist

Metzgerpost

Die Metzgerpost war eine eigentümliche Verkehrseinrichtung in Württemberg; um 1600 eingerichtet und noch bis in das späte 18. Jahrhundert in Betrieb. Auf Grund einer landesherrlichen Verordnung – erstmals 1611 – waren die Metzger verpflichtet, Botenritte für die herzogliche Hofhaltung zu erledigen.

Oberpostamt

Die Aufsicht über Postverwaltungen, Posthaltereien und Postorte wurde von dem Oberpostamt ausgeübt. Ende des 18. Jahrhunderts gliederte sich die Kaiserliche Reichspost in die Oberpostämter Augsburg, Frankfurt, Hamburg, Köln, Maaseik, München, Regensburg und Ulm.

Ordinäre fahrende Post

Zur regelmäßigen Beförderung von Personen, Briefen, Paketen und Geldbriefen gegen feste Gebühren

Ordinäre reitende Post

Zur regelmäßigen Beförderung von Personen, Brie-

fen, Paketen und Geldbriefen gegen feste Gebühren zu Pferde

Ordinaripost

Post, die an einem bestimmten Wochen- oder Montag ankam

Posthalter

Fuhrunternehmer, der von der Post vertraglich verpflichtet wurde, Postfuhrgeschäfte zu besorgen

Postillion

Postreiter oder Führer eines Postfuhrwerks im Dienste der Postverwaltung. Neben besonderer Dienstkleidung Ausrüstung mit dem Posthorn

Postkurs

Regelmäßige Postverbindung

Postlager

Einrichtung aus der Aufbauzeit der Taxis'schen Post. Hauptsächlich angelegt am niederländischen Postkurs von Innsbruck nach Mecheln

Postort

Ort, in dem keine Bereitstellung von Pferden für irgendwelche Posten vorhanden war. Briefe und Pakete wurden von der durchgehenden Post zwar empfangen oder dieser mitgegeben, bzw. durch Fußboten zur nächsten Station gebracht oder dort in Empfang genommen

Postregal

Hoheitsrecht des Staates, Posten d.h. Transportanstalten mit regelmäßiger Abgangs- und Ankunftszeit, soweit erforderlich mit unterwegs gewechselten Transportmitteln, einzurichten und zu unterhalten

Reitende Extrapost

Reise mit einem Reitpferd unter der Begleitung eines berittenen Postillions

Reitende Extrapost – Estafette

Beförderung von Briefen und Paketen gegen besondere Gebühren auf Wunsch eines Auftraggebers

Reitende Post

Regelmäßige Beförderung von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen mittels eines berittenen Postillions unter stationsweisem Pferdewechsel

7. Erläuterungen zu den Karten und zum geschichtlichen Längsschnitt

Das Kartenbild zeigt die Entwicklung der Posttrouten (Postcourse) in Baden-Württemberg von 1490 bis 1803 sowie die Einrichtung der Postlager, der Posthaltereien und der Postorte analog den entsprechenden Zeitabschnitten.

Zu dem ersten Zeitabschnitt der niederländischen und vorderösterreichischen Postcourse um 1490 bis 1615 ist zu bemerken, daß diese Kurse nicht ständig in Betrieb waren, sondern wechselseitig, je nach Bedarf und politischer Bedeutung, auf Anordnung der habsburgisch-spanischen Dynastie von dem Hause Taxis betrieben wurden.

Erst die Reichspostkurse brachten den ständigen Betrieb auf diesen Strecken, die sich im Laufe der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung im südwestdeutschen Raum mehr und mehr verdichteten.

Zu den noch ohne Postrouten eingetragenen Posthaltereien / Postorten ist zu bemerken, daß diese Stationen Vorgänger für neu einzurichtende Postkurse sind. Deshalb sind einige Posthaltereien / Postorte zwischen 1731 und 1803 ohne eine Postkursverbindung. Diese Postorte wurden nach 1803 in das Postkursnetz eingebunden.

Die in der Karte wiedergegebene Rekonstruktion des Rheinlaufs vor der Rheinlaufregulierung von 1817 wurde mit aufgenommen, um damit die Schwierigkeiten, die bei der Überwindung der Rheinauen für den damaligen Verkehr gegeben waren, sichtbar zu machen. Aus dieser topographischen Gegebenheit leitet sich im wesentlichen auch der Umstand ab, daß zwischen Basel und Mannheim relativ wenig Postkursübergänge über den Rhein geschaffen wurden.

Bei der örtlichen Fixierung der Postrouten ist zu berücksichtigen, daß das seinerzeit vorhandene Straßen- und Wegenetz den klimatischen Bedingungen stark unterworfen war. Die örtlich vorhandenen Bodenverhältnisse bestimmten den Wegverlauf. Regen, Sonne, Eis und Schnee erforderten immer wieder, kurzfristig Veränderungen im Streckenverlauf vorzunehmen.

Änderungen dieser Art konnten jedoch in der Karte nicht aufgenommen werden, da sie, einmal maßstabsbedingt, zum anderen auch nicht mehr in der Örtlichkeit nachvollzogen werden konnten. In schwierigen Grenzfällen war unter Umständen die Lokalisierung eines Gasthauses zur Post, wie z.B. in Krummschiltach, heute im Tal, Gemeinde St. Georgen, ein Fixpunkt für die Postkursführung.

Die Einteilung nach Fahr- und Reitposten im heutigen Baden-Württemberg stellt die von der Reichspost betriebenen Postwagenkurse und Reitpostkurse im Jahr 1764 auf Grund der Postcarte von Bors dar. Von den in der Karte von Bors dargestellten Routen sind einige Strecken – z.B. die Strecke Kempten – Holzleute – Isny – Wangen nicht in der Postroutenkarte enthalten. Diese Route wurde jedoch erst später, nach 1803, in Betrieb genommen.

Die Karte mit den administrativen Bezirken der Reichspost im heutigen Baden-Württemberg von 1787 spiegelt die seinerzeitige Zerrissenheit im südwestdeutschen Raum wider. In sechs verschiedene Bezirke aufgeteilt, dazu von fünf Oberpostämtern, die außerhalb von Baden-Württemberg lagen, dirigiert, konnte langfristig keine einheitliche Verkehrsentwicklung erwartet werden. Beachtenswert ist, daß bei allen Schwierigkeiten, die diese Organisationsform hatte, alle partikularistischen Bestrebungen, z.B. der württembergischen Herzöge, die Thurn- und Taxis'sche Reichspost, überlebt hat. Erst mit der Auflösung des Reiches ging auch die Reichspost unter.

Der geschichtliche Längsschnitt der Post- und Landkutschenkurse im heutigen Baden-Württemberg von 1490-1803 zeigt den Zeitpunkt der Einrichtung. Wenn diese Kurse zum Teil auf Jahre hinaus aufgegeben wurden oder auch aufgehoben werden mußten, ist dies nicht vermerkt. Auf Grund der Zusammenstellung sind drei Zeitabschnitte zu unterscheiden:

Niederländische und Vorderösterreichische Post von 1490-1615.

1615 waren an Reitposten 555 km ständig angelegt. Die nur auf kürzere Zeitabschnitte angelegten Posten Plochingen – Zürich, Innsbruck – Rottweil – Niederlande und Stockach – Ebersbach/Fils sind in der Streckenangabe nicht berücksichtigt.

Aufbau der Reichspost 1616-1730

1730 waren 2.484 km Reitposten und 214 km fahrende Posten ständig angelegt.

Ausbau der Reichspost von 1731-1803

Bis zum Jahr 1803 kamen zu den im Jahr 1730 ständig angelegten 2.484 km Reitposten noch 1.552 km dazu, so daß zu diesem Zeitpunkt 4.036 km Reitposten in Baden-Württemberg angelegt waren. Zu den 214 km fahrenden Posten von 1730 kamen noch 1.567 km dazu, so daß 1803 zusammen 1.781 km Betriebslänge an fahrenden Posten angelegt / in Betrieb waren.

Zu bemerken ist, daß im 3. Zeitabschnitt keine Landkutschenkurse mehr eingerichtet wurden; hier hat die Reichspost dann durch ihre Kurse die Wünsche aufzufangen vermocht.

8. Literatur

- AMMANN, I.A.: Charte von Schwaben mit allen Städten, Marktflecken und Pfarrdörfern, Chausseen, Flüssen, Bächen und dermaligen Grenzen (50 x 62 cm, Maßstab etwa 1:244000) Homann Erben 1803.
- Archiv für deutsche Postgeschichte. Hg.: Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V. Frankfurt am Main
- BAER, F.J.: Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogtum Baden. 1878.
- BORS, J.J.v.: Neue und vollständige Postkarte durch ganz Deutschland... übersehen von F.J. HEGER (16 Blätter insgesamt 94,5 X 75,5 cm, Maßstab 1:1,5 Millionen) Nürnberg 1764.
- BOHNENBERGER, J.G.F., AMMANN, I.A. und MICHAELIS, E.H.: Charte von Schwaben (52 Kartenblätter, 48 Kartenblätter im Format 34,5 x 39,5 cm, 4 Kartenblätter im Überformat, Maßstab 1:86400) Cotta Stuttgart 1795-1818.
- BRÜHL, C. und THOMA, H.: Handbuch der Württemberg-Philatelie-Kreuzerzeit 1851-1875. 1/1 und 2/2 1975.
- DALLMEIER, M.: Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501-1806. Teil I, Quellen – Literatur – Einleitung. Teil II, Urkunden – Regesten. 1977.

- DEHLINGER, A.: Württembergs Staatswesen Band I und II. 1953.
- DENZEL, J. F.: Postreiserouten durch Europa aus dem Standpunkt der Königlich Württembergischen Residenzstadt Stuttgart, und mit besonderer Rücksicht auf die Königlich Württembergischen Staaten. 1823.
- GAIL, J.: Ein neues, nützliches Raißbüchlein. 1563.
- GRAF, E.: Handbuch der badischen Vorphilatelie 1700-1851. 1971.
- GREINER, K.: Zur Geschichte der Metzgerpost. In: Archiv für Deutsche Postgeschichte 1957 Heft 1, Seite 27-37.
- Württemberg und Thurn und Taxis im Kampf um das Postregal. In: Archiv für Deutsche Postgeschichte 1959 Heft 2, Seite 40-54 und 1960 Heft 1, Seite 39-59.
 - Die Post in Württemberg unter Herzog, Kurfürst und König Friedrich. In: Archiv für Deutsche Postgeschichte 1962 Heft 2, Seite 17-51.
- HEGER, F.: Tablettes des postes de l'empire d'Allemagne et des provinces limitrophes. 1787.
- KÖHLER, K.: Entstehung und Entwicklung der Maximilianischen, spanisch-niederländischen und kaiserlich taxis'schen Posten, der Postkurse und Poststellen in der Grafschaft, im Herzogtum und Kurfürstentum Württemberg. In: Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde, Jahrgang 1932/33, Seite 93-130. 1935.
- KORZENDORFER, A.: Die ersten hundert Jahre Taxispost in Deutschland. In: Archiv für Deutsche Postgeschichte in Bayern Nr. 1, Juni 1930.
- KRÜGER, H.: Das älteste deutsche Routenhandbuch, Jörg Gails Raißbüchlein. 1974.
- LÖFFLER, K.: Geschichte des Verkehrs in Baden, insbesondere der Nachrichten- und Personenbeförderung von der Römerzeit bis 1872. 1910.
- MÜNZBERG, W.: Thurn- und Taxis-Poststationskatalog. 1967.
- OHMANN, F.: Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. 1909.
- Postgeschichtliche Blätter aus Württemberg. Hg.: Bezirksgruppen Stuttgart und Tübingen der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V. in Verbindung mit der Deutschen Bundespost.
- PIENDL, M.: Thurn und Taxis 1517-1867. In: Archiv für deutsche Postgeschichte 1967 Heft 1.
- RÜBSAM, J.: Johann Baptista von Taxis, ein Staatsmann und Militär unter Philipp II. und Philipp III. 1530-1610. 1889.
- Topographischer Atlas von dem Königreiche Württemberg nach der neuen Landesvermessung von dem Königlich Statistisch-topographischen Bureau bearbeitet, 1. Ausgabe, 1821-1851 (55 Kartenblätter im Format 45,5 x 45,5 cm).
- Topographischer Atlas über das Großherzogtum Baden, bearbeitet und gestochen auf dem Karten-Bureau des Großherzoglichen General-Quartiermeister-Stabes 1:55000, 1. Ausgabe 1838-1849 (55 Kartenblätter im Format 44 x 44 cm).
- WEBER, F.: Post und Telegraphie im Königreich Württemberg. 1901.
- WOLPERT, H.: Schwäbische Postgeschichte im Lichte der Philatelie. Manuskriptdruck 1945.
- Bibliographie der Württembergischen Postgeschichte 1563-1953. In: Archiv für Deutsche Postgeschichte 1954 Heft 2, Seite 34-43 und 1955 Heft 1, Seite 40-50.

Historischer Atlas von Baden-Württemberg: *Erläuterungen*

Herausgegeben von der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg

8. Lieferung 1980

Druck der Erläuterungen: Offizin Chr. Scheufele, Stuttgart